DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

ORGAN URZĘDOWY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok VI. Warszawa, dnia 27 lipca 1933 r. Nr. 51.

T R E Ś Ć:

DZIAŁ URZĘDOWY.

B/2. Inne sprawy kolejowe.

I. Rozporządzenia.

Poz. 395. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie składów pociągów towarowych.

Dział urzędowy.

B/2. INNE SPRAWY KOLEJOWE.

I. ROZPORZĄDZENIE.

Poz. 395. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie składów pociągów towarowych.

Na podstawie art. 4 pkt. 7 i art. 10 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57 poz. 580), rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30.X. 1930 r., zmieniającego i uzupełniającego przepisy wyżej wymienionej ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 76 poz. 599) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97 poz. 567) postanawiam co następuje:

1) Skład pociągu, to jest ilość i rodzaj wagonów włączonych do pociągu, powinien być określony zależnie od rodzaju pociągów, od największej dozwolonej szybkości danego pociągu, wskazanej w rozkładzie jazdy, od siły pociągowej parowozu, od rodzaju hamulców, od profilu linji i technicznych urządzeń kolei i taboru oraz od długości torów stacyjnych.

2) W zależności od szybkości, przyjętej do obliczenia czasów jazdy, największy skład pociągu, nie licząc osi parowozów czynnych i ich tendrów, nie może przewyższać następującej ilości osi:

A. W pociągach towarowych na hamulcach zespolonych.

Na linjach pierwszorzędnych		Na linjach drugorzędnych	
Przy szybkości do 50 km/godz.	150 osi	Przy szybkości do 50 km/godz.	120 osi
„ „ od 51 do 65 km/godz.	120 osi	„ „ od 36 do 50 km/godz.	80 osi

B. W pociągach towarowych na hamulcach ręcznych.

Na linjach pierwszorzędnych		Na linjach drugorzędnych	
Przy szybkości do 45 km/godz.	150 osi	Przy szybkości do 40 km/godz.	120 osi
„ „ od 46 do 50 km/godz.	120 „		
„ „ „ 51 „ 55 „	90 „		
„ „ „ 56 „ 60 „	60 „		

3) Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych określają w dodatkach do rozkładów jazdy największą dopuszczalną ilość osi na każdej linji w pociągach różnych rodzajów, biorąc pod uwagę: możność wymijania się pociągów w zależności od długości torów mijankowych na stacjach i na mijankach, dopuszczalne obciążenie pociągów odpowiednio do siły pociągowej parowozu oraz inne warunki miejscowe i atmosferyczne.

4) W przepisach obowiązujących w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Gdańskiej, Poznańskiej i Katowickiej ustęp 3 i 5 § 84 otrzymują brzmienie następujące:

Ustęp 3. W zależności od szybkości, przyjętej do obliczenia czasów jazdy, największy skład pociągu, nie licząc osi parowozów czynnych i ich tendrów, nie może przewyższać następującej ilości osi:

A. W pociągach towarowych na hamulcach zespolonych.

Na linjach pierwszorzędnych		Na linjach drugorzędnych	
Przy szybkości do 50 km/godz.	150 osi	Przy szybkości do 50 km/godz.	120 osi
„ „ od 51 do 65 km/godz.	120 osi		

B. W pociągach towarowych na hamulcach ręcznych.

Na linjach pierwszorzędnych		Na linjach drugorzędnych	
Przy szybkości do 45 km/godz.	150 osi	Przy szybkości do 40 km/godz.	120 osi
„ „ od 46 do 50 km/godz.	120 „		
„ „ „ 51 „ 55 „	90 „		
„ „ „ 56 „ 60 „	60 „		

„Ustęp 5. Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych określają w dodatkach do rozkładów jazdy największą dopuszczalną ilość osi na każdej linji w pociągach różnych rodzajów, biorąc pod uwagę: możność wymijania się pociągów w zależności od długości torów mijankowych na stacjach i na mijankach, dopuszczalne obciążenie pociągów odpowiednio do siły pociągowej parowozu oraz inne warunki miejscowe i atmosferyczne".

5) Art. 64 Przepisów ruchu obowiązujących w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej otrzymuje brzmienie następujące:

„W zależności od szybkości, przyjętej do obliczenia czasów jazdy, największy skład pociągu, nie licząc osi parowozów czynnych i ich tendrów, nie może przewyższać następującej ilości osi:

A. W pociągach towarowych na hamulcach zespolonych.

Na linjach pierwszorzędnych		Na linjach drugorzędnych	
Przy szybkości do 50 km/godz.	150 osi	Przy szybkości do 50 km/godz.	120 osi
„ „ od 51 do 65 km/godz.	120 „		

B. W pociągach towarowych na hamulcach ręcznych.

Na linjach pierwszorzędnych		Na linjach drugorzędnych	
Przy szybkości do 45 km/godz.	150 osi	Przy szybkości do 40 km/godz.	120 osi
„ „ od 46 do 50 km/godz.	120 „		
„ „ „ 51 „ 55 „	90 „		
„ „ „ 56 „ 60 „	60 „		

„Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych określają w dodatkach do rozkładów jazdy największą dopuszczalną ilość osi na każdej linji w pociągach różnych rodzajów, biorąc pod uwagę: możność wymijania się pociągów w zależności od długości torów mijankowych na stacjach i na mijankach, dopuszczalne obciążenie pociągów odpowiednio do siły pociągowej parowozu oraz inne warunki miejscowe i atmosferyczne".

6) W przepisach ruchu obowiązujących w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Warszawskiej, Wileńskiej i Radomskiej dodaje się w art. 9 nowy ustęp 7-a następującej treści:

„W zależności od szybkości, przyjętej do obliczenia czasów jazdy, największy skład pociągu, nie licząc osi parowozów czynnych i ich tendrów, nie może przewyższać następującej „ilości osi":

A. W pociągach towarowych na hamulcach zespolonych.

Na linjach pierwszorzędnych	Na linjach drugorzędnych
Przy szybkości do 50 km/godz. 150 osi „ „ od 51 do 65 km/godz. 120 „	Przy szybkości do 50 km/godz. 120 osi

B. W pociągach towarowych na hamulcach ręcznych.

Na linjach pierwszorzędnych	Na linjach drugorzędnych
Przy szybkości do 45 km/godz. 150 osi „ „ od 46 do 50 km/godz. 120 „ „ „ „ 51 „ 55 „ 90 „ „ „ „ 56 „ 60 „ 60 „	Przy szybkości do 40 km/godz. 120 osi

„Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych określają w dodatkach do rozkładów jazdy największą dopuszczalną ilość osi na każdej linji w pociągach różnych rodzajów, biorąc pod uwagę: możność wymijania się pociągów w zależności od długości torów mijankowych na stacjach i na mijankach, dopuszczalne obciążenie pociągów odpowiednio do siły pociągowej parowozu oraz inne warunki miejscowe i atmosferyczne".

7) Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr. R. O. II. 50/7.

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Prenumeratę i ogłoszenia przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4, telef. 8-26-28. (Konto czekowe P. K. O. Nr. 30 658).

Prenumerata wynosi kwartalnie: w Polsce — 10 zł, w Czechosłowacji — 40 kc, we Francji — 30 fr, w Niemczech — 5 mk, w pozostałych krajach — 1.50 dol. Pojedyńczy numer — 1 zł *).

Zagranicą prenumeratę można uiszczać w urzędach czekowo-pocztowych na konto „Pocztowa Kasa Oszczędności w Warszawie", pod następującemi numerami: Wien — Nr. B 79 500, Práha — Nr. 89 600, Paris — Nr. 60 012, Riga — Nr. 4030, Berlin — Nr. 11 000, przyczem na blankiecie wpłaty należy wpisać odnośny numer konta P. K. O., a na odwrotnej stronie odcinka — numer konta Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (30 658) oraz dokładny adres i nazwisko prenumeratora.

Cena ogłoszeń: za stronę — 100 zł, ½ strony — 50 zł, ¼ strony — 30 zł, 1/8 strony — 20 zł, 1/16 strony — 10 zł, drobne — po 20 gr. za wyraz. Przy ogłoszeniach wielokrotnych — ze zniżką 20%.

***) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika oraz w składnicach taryfowych wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.**

Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji w Drukarni Państwowej w Warszawie. 65299

508